

UN PERSONAJE ITALIANO CON LA ESENCIA INGLESA

Con alma inglesa y estética italiana, el Triumph Spitfire enamoró en la década de los 60 y 70 a un público que encontró en este pequeño descapotable, mucha diversión a bajo precio. Fue un éxito de ventas sobre todo en el mercado norteamericano a pesar de que el proyecto, en un primer momento, fue abandonado y ocultado durante casi un año.

Por Óscar Ayerra

¿Qué vehículo se encuentra debajo de esas sábanas? propiamente el nuevo director comercial de Triumph. Este nuevo directivo revisaba por primera vez en mayo de 1961 el departamento de diseño de la planta de Coventry. Tan solo unos meses antes, el gigante Leyland Motors había adquirido esta fábrica y sus nuevos ejecutivos estaban estudiando la viabilidad de la empresa.

En un rincón de la fábrica, este deportivo bipeza llevaba meses oculto de las miradas. Suponía el primer prototipo del Spitfire que todavía mantenía su denominación original, "the bomb". Este proyecto, nacido en 1958, fue paralizado en noviembre de 1960 ante el futuro incierto de la compañía que en aquellos momentos se encontraba en números rojos. Tan solo la oferta pública de adquisición por parte del Leyland Motos la salvó de la quiebra. Gracias a la curiosidad del nuevo ejecutivo y asesorado por el antiguo director técnico que todavía conservaba su puesto de trabajo, el Spitfire verá la luz tan solo tres meses después.

El proyecto Bomb, como se le denominó en un principio, había nacido como reacción ante un nuevo producto de la competencia, el Austin Healey Sprite. Un pequeño descapotable bipeza que vio la luz en 1958. Resultaba ágil y muy barato con el que atrajo las miradas de un público que buscaba diversión en la carretera a bajo coste.

JULIO DE 1962

Con un centro de gravedad bajo y una estética de líneas onduladas recogidas en un capó largo y equilibrado acentuando su zaga corta, es presentado en el salón del automóvil de Londres en julio de 1962. Con dos variantes de acabado, las dos unidades presentadas en el salón supusieron un punto de atracción sobresaliente. El éxito no tardó en llegar. Su diseño había dado en el clavo y su calidad garantizaba una diversión sin condiciones. Proponía una

conducción y comodidad de deportivos ingleses de precios mucho más elevados como el triumph TR4 o el Jaguar e-type. Además, su precio, aunque superaba a la competencia como el Austin Sprite o al MG Midget, no resultaba desproporcionado. En su primera serie, se añadió el número 4 a la denominación Spitfire, previendo una futura versión de 6 cilindros, que vendría dos años más tarde con el nombre de GT6 con la particularidad de construírse únicamente con techo rígido.

Rápidamente fue ganado adeptos y enseguida representó el 20 % de la producción total de la marca. Pronto sería utilizado en competiciones de todo tipo, especialmente en el mercado americano que generó muchos éxitos deportivos en carreras gracias a un peso contenido y las posibilidades de evolución su propulsor, lo que repercutió en grandes ventas al otro lado del charco.

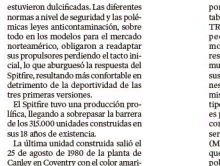
Volviendo a Europa, sus participaciones en carreras de resistencia como Le Mans también le traerán éxitos como en 1965, donde obtuvo un primer y segundo puesto en su categoría.

En 1964 aparece la segunda versión, denominada mk2 en la que rediseñó su interior y su propulsor. Tres años más tarde, con el MK3, aumentaba su deportividad gracias un motor de 1300 cc y 75 caballos. Resultó ser el más potente de su historia ya que las dos versiones posteriores, la mk 4 de 1970 y en su recta final, la denominada 1500, en referencia a su cilindrada, aparecida en 1974,



SIN APENAS CAMBIOS EN 18 AÑOS.

A lo largo de su vida tuvo pocos cambios exteriores siendo las defensas delanteras las que sufrieron más en este apartado



ARQUITECTO DE MUSEO

La unidad del reportaje que podemos observar representa a la última generación, la 1500 de cuatro cilindros. Una unidad que la Fundación Jorgelina de Aquerio mantuvo tal y como se compró, el capó fue sustituida



por que montaba la versión TR6, donde el pequeño promotorio central resultaba más atractivo para muchos dueños que no dudaban en sustituirlo. Son cambios y adaptaciones posteriores que representan en sí mismo una manera de entender este tipo de vehículos, por lo que también es parte de la historia automotriz. Un concepto de respeto histórico que será una realidad en el Museo MAIH, (Museo de la automoción e Historia) que en breve abrirá sus puertas en la población de Arteixo. Un concepto que albergará más de 400 vehículos de todos los tiempos y cuya espacio expositivo se traduce en una experiencia didáctica pionera para todos los públicos. Más de 25.000 m² donde la historia y la automoción van de la mano generando una experiencia para el visitante única teniendo en dos de las mejores marcas de todos los tiempos, como son Hispano Suiza y Pegaso, su principal atractivo a nivel mundial.



El primero y el último

28 años y un mes separan ambas imágenes. En julio de 1962 se daba a conocer en el salón del automóvil de Earl Court en Londres la primera versión denominada Spitfire 4, en previsión de un futuro motor de 6 cilindros. La defensa delantera tendida, con el tiempo, un cambio que le sentaría muy bien al elevar su línea horizontal. El 30 de agosto de 1980 salta la última unidad de la línea de montaje (foto derecha) de color amarillo-luz, pasará directamente al Museo Británico del Motor donde hoy puede contemplarse.



SOBRIO. Aunque era un vehículo pequeño el interior no resulta claustrofóbico. El salpicadero es sobrio pero atractivo



GRAN CAPO. La apertura en una sola pieza del capó y los pasos de rueda, facilitaba mucho las labores mecánicas.



FAROS CUADRADOS. A partir de la tercera generación la zaga fue rediseñada para asemejar a otros modelos de la marca.

